3.º RELATORIO

APRESENTADO PELA DIRECTORIA AOS

ACCIONISTAS DA ESTRADA DE FERRO DE D. PEDRO II

31 DE JANEIRO DE 1857

Srs. Accionistas.

Pela terceira vez comparecemos perante vós para dar-vos contas do modo pelo qual temos promovido os interesses que nos confiastes, e do estado actual da Estrada de Ferro de D. Pedro II.

Emissões de acções. — Das 60.000, cuja emissão foi autorisada na installação da companhia, tem sido effectivamente emittidas 57,927, existindo em reserva 2,073, que têm de ser incluidas nos tres pagamentos que ainda se têm de fazer ao emprezario da 1.ª secção.

O numero de accionistas, que fôra na origem 2,360, em 31 de Dezembro de 1855 descêra a 1,701, e em 30 de Junho de 1856 a 1,263, actualmente não passa de 1,118. Destes algarismos se vê que a posse das acções tende a concentrar-se, e se este movimento foi mais frouxo no ultimo semestre, o facto se explica satisfactoriamente pelas circumstancias da praça.

Capital realisado. — Pelo balanço que acompanha este relatorio vereis que dos 12.000:000$ emittidos estão realisados 5,792:700$, que têm sido quasi integralmente despendidos com a 1ª. secção na fórma do contracto de Londres, pois sómente as duas verbas — desapropriações e custo da estrada — absorverão Rs. 5.637:773$174. O mesmo balanço e os livros da companhia explicão o emprego da restante quantia.

Fundo de reserva. — Continu'a a receber a cotisação semestral na fórma do decreto que o instituio. Sendo porém tenue a annuidade decretada, a directoria estuda os meios de reforçar o fundo de reserva, e julga que terá occasião de dar esta applicação a algumas quantias que constituem augmentos eventuaes do capital sem classificação e destino nos estatutos; esperamos poder, no seguinte relatorio, annunciar-vos algum resultado neste sentido.

Desapropriações. — A despeza com esta verba no semestre findo foi de Rs. 132:429$865; e tendo subido no anterior a Rs. 936:300$687, mostra a differença quão rapidamente decrescem os sacrificios com a acquisição do terreno: que tendem elles a extinguir-se podereis colligir da seguinte classificação e explicações:

Nas ruas de S. Joaquim e Prainha, desapropriações anticipadas por se terem feito propostas a preços moderados..	17:564$380
Quarteirão da estação e rua de S. Diogo até ao Mangue......	52:989$485
Do Matadouro até a primeira fazenda de cultura............	57:022$000
Do Engenho de Dentro em diante	4:854$000
Somma Rs.	132:429$865

A 1ª. parcella achará explicações em outro periodo deste relatorio, e confiamos que não será uma despeza improductiva, mas um emprego lucrativo e de fundos.

A 2ª. é um resto dos sacrificios indispensaveis para entrarem os carris na cidade.

Na 3ª., que ainda não completa as indemnisações devidas aos chacareiros dos suburbios, incluem-se Rs. 32:500$, pagos por uma vasta chacara no Engenho-Novo, comprada por ficar privada de suas servidões; emprego util, porque

é facil abrir alli uma nova rua parallela á estrada de ferro, a qual, diminuindo as passagens sobre os carris, dará um grande valor não sómente aos terrenos desta chacara, mas ainda de outra tambem vasta comprada em 1855 para assento da estação.

A 4ª. parcella é por sua tenuidade um indicio de que os fazendeiros bem apreciao as vantagens que a estrada de ferro lhes póde proporcionar. O maior numero delles nada pretendem cobrar pela facha de terreno occupado em suas fazendas.

Nas primeiras leguas, além do Engenho Novo, existem algumas reclamações que se discutem convenientemente, mas das immediacções da Pavuna por diante nenhuma requesição foi dirigida á directoria para pagamento do terreno

Construcção da estrada de ferro. — O prazo concedido ao emprezario da 1ª. secção para ultimar as obras termina no mez de Agosto; Mr. Ed. Price tem declarado que espera entregar a estrada ao trafego no mez de Julho; é possivel que esta anticipação não se verifique, mas cremos que se, passada a presente estação, retomarem os trabalhos a actividade que perderão com a força das chuvas, poderá a estrada estar concluida, senão em Junho, em Agosto ou Setembro; julgareis por vós mesmos lendo a seguinte exposição que nos foi apresentada por Mr. Samuel Bayllis, gerente de Mr. Ed. Price:

"*Movimento de terras.* — O comprimento da estrada de ferro do cruza-"mento da rua de S. Christovão até Belém é de 36 3/4 milhas inglezas; desta "distancia executamos 34 milhas de excavações e aterros, faltando unicamen-"te 2 3/4 milhas para completar todo o movimento de terras entre o Rio de "Janeiro e Belém.

"*Pontes e boeiros.* — A alvenaria das pontes e boeiros em toda a linha es-"tá concluida, com a excepção de uma ponte que se tem de construir sobre o "rio de S. Pedro, a qual se começará apenas o aterro através do mangue de "S. Pedro esteja feito até o lugar.

"Chegarão as vigas de ferro para as pontes, e serão assentadas sem de-"mora.

"*Via permanente.* — A linha está alastrada e carris assentados desde a "rua de S. Christovão até o córte na fazenda de Nazareth, distancia de 14 mi-"lhas, que a locomotiva tem percorrido diariamente desde o principio de Ou-"tubro passado.

"Esta porção da estrada está completa, com excepção das cercas e por-"tões nos cruzamentos ao nivel; e declaro com muita satisfação que em nada "a prejudicarão as fortes chuvas da segunda quinzena de Dezembro.

"O lastro e assentamento de carris se continuará apenas tenhamos con-"cluido o córte de um morro em Nazareth, o que espero poder concluir, com "soffrivel tempo, em sete ou oito semanas.

"*Continuação da estrada de S. Christovão até o Campo.* — A ponte de "pedra, com sufficiente largura para linha dupla de carris sobre o canal do "Aterrado, está concluida, e as alas e rampas lateraes muito adiantadas.

"Os boeiros estão feitos, a linha alastrada e os carris assentados até o ter-"reno da estação.

"Está desembaraçado o terreno da estação, começados os alicerces, e o "grande tecto de ferro para a sala dos viajantes com todo o material exigido "para as obras, foi expedido da Inglaterra, e é diariamente esperado nes-"te paiz".

As estações, como acabais de ver, não estão ainda edificadas, nem o ramal da cidade, nem a importante obra do trapiche e ponte de ambarque na Prainha, obras pelas quaes Mr. Ed. Price está igualmente responsavel. Todas ellas, e bem assim as já feitas, serão aceitas como promptas e restituida a caução ao emprezario depois que forem approvadas, como é de razão, pelo nosso engenheiro em chefe o Sr. coronel Garnett. Este, exercendo sobre as

obras a necessaria fiscalisação, mostra saber conciliar o cumprimento de seus deveres com maneiras eminentemente conciliadoras; presta-nos assim, e confia-nos que prestará em quaesquer circumstancias importantes serviços.

Ramal da cidade. — Sabeis que a directoria resolveu, e o governo approvou a idéa de um ramal da estação do Campo para o largo da Prainha, em substituição ao do Valongo anteriormente projectado; annexando a essa idéa a do alargamento das ruas de S. Joaquim e Prainha, que ficarão formando uma só e larga rua, desde o Campo até o littoral. Este ramal, que ainda não foi começado, assim como o trapiche e ponte de embarque em que deve terminar, fazem parte do contracto de Mr. Price, que deve acabar estas obras, como as outras, dentro do prazo marcado em seu contracto.

As obras do ramal são independentes do alargamento das ruas, exceptuada, na passagem da rua de S. Joaquim para a da Prainha, uma pequena extensão que interessa predios de pouco valor, faceis de desapropriar; estas desapropriações não se fizerão ainda por ter declarado o emprezario que mais lhe convem adiantar outras obras; a directoria não lhe põe embaraços de especie alguma.

O alargamento das ruas é projecto distincto, que será realisado, segundo esperamos, com vantagem para a companhia. Os predios actuaes são pela maior parte de pouco valor, e os proprios terrenos não o têm consideravel; entretanto, aberta uma larga rua, com trilhos de ferro, communicando-se por elles de um lado com o interior do paiz, do outro com uma ponte em que possão atracar os navios de longo curso,póde julgar-se da importancia que terão os armazens nessa rua. O terreno subirá tanto de preço, que compensará com grande excesso o sacrificio da demolição. Guiada a directoria por esta observação, propõe-se, para facilitar o alargamento, a tratar com os proprietarios que souberem comprehender seus verdadeiros interesses; e assim realisar uma parte dos lucros da empreza, deixando-lhes o restante, e esquivando-se á administração deste serviço, quando a estrada para o interior reclama toda a sua attenção. Caso recusem os proprietarios entrar em ajustes razoaveis, serão desapropriados os predios e vendidos a quem melhores vantagens offerecer, encarregando-se do alargamento em prazo fixado.

O projecto prejudica a igreja de S. Joaquim, que será necessario demolir: este templo havia chegado a tal estado de ruina, que de ha muito não se prestava ás funcções do culto, as quaes erão celebradas em uma das salas do collegio de D. Pedro II, para onde forão removidas as imagens e os vasos sagrados; e tal era a despeza necessaria com a sua reconstrucção, que não se esperava pudesse o templo funccionar tão cedo. Os reparos, que havião começado, forão suspensos.

Os planos da 1ª. secção. — Antes de terminar o que temos de dizer-vos ácerca da 1ª. secção, parece á directoria conveniente registrar aqui um facto que brevemente teremos de apreciar em suas consequencias. Quando em Setembro de 1855 foi o emprezario dispensado da apresentação prévia dos planos definitivos, ficou entendido que taes planos serião presentes á directoria logo que fossem concluidos. Obrigação contida no art. 10 do contracto, que não ficára annullado pela dispensa da apresentação prévia.

Nem desconhecia Mr. Ed. Price a necessidade de terem os directores sciencia do traço escolhido, pois que no decurso de todo o anno de 1856 prometteu apresentar cópias da planta, e secção longitudinal da linha definitiva, trabalhos concluidos, segundo consta, nos primeiros mezes do anno passado. Sentimos porém ter de dizer-vos que a directoria ainda não vio os planos da estrada: Mr. Ed. Price tem promettido satisfazer em breve prazo este pedido, mais de uma vez formulado, dando por motivo da falta molestia de engenheiros e urgencia de outros serviços. Mas até hoje, infelizmente, não pôde S. S. remover os embaraços allegados.

Assim temos estado privados de examinar e estudar o uso ou abuso que se tenha feito das faculdades do contracto, e se tem ou não fundamento o boato que corre no paiz, de estar o nivel dos carris nas margens do Guandú abaixo da altura necessaria para torna-los sobranceiros ás maiores enchentes.

O Sr. coronel Garnett examina esta questão e temos esperança de que se verifique a inexactidão de semelhante boato; se porém o contrario succeder, algum embaraço poderá resultar do estado adiantado do serviço. E antes da vinda do coronel a directoria não póde preparar-se para facilitar a sua missão, porque a falta de conhecimento da secção longitudinal da linha tornaria vagas e sem força moral quaesquer reclamações. Esta questão, como outras da mesma natureza, se approximão ao termo em que de necessidade receberão uma solução; a directoria procurará em todos os casos conciliar a prudencia com o zelo pelos interesses que lhe estão confiados.

Abertura da linha ao publico. — Teria desejado a directoria, logo que chegarão os carris á estrada de Santa Cruz perto do Campinho, abrir ao trafego esta parte da linha, que, abrangendo a circulação actual daquella importante estrada, daria commodidade ao publico, além de attenuar os sacrificios com que o thesouro nos auxilia. Ha já alguns mezes que a locomotiva passa além do Campinho, e mui brevemente chegará a Machambomba, na estrada de Mato Grosso, de transito ainda mais avultado. O empresario, porém, deixando de construir as estações e outras dependencias da estrada, torna impossivel a medida, e o art. 12 do contracto relativo a este objecto não nos offerece um meio de acção para a obtenção do fim exposto. A directoria tem ponderado ao Sr. Ed. Price a conveniencia de abrir ao publico as fracções da linha que se puderem concluir; mas não tem sido attendida.

Esta conveniencia é de primeira intuição: empregado um capital consideravel em uma fracção da estrada, nenhuma razão economica aconselha privar o publico da commodidade, e a companhia, ou o governo imperial do rendimento das passagens e fretes; devemos porém sujeitar-nos ás clausulas do contracto que nos liga.

Estudos para a continuação da linha. — No dia 4 de Junho do corrente anno findará o prazo concedido pelo art. 43 do nosso contracto com o governo imperial para a apresentação da planta e secção longitudinal de toda a linha; planta e secção que, segundo o espirito do mesmo artigo combinado com o art. 45, se devem considerar planos provisorios, assignalando a direcção geral, e ficando a execução dependente dos planos definitivos e completamente estudados, para os quaes concede o art. 45 mais oito mezes, que findarião em 1858.

A directoria, por embaraços que não lhe foi possivel remover, sómente em Setembro de 1856 conseguio obter engenheiros idoneos para os estudos do terreno, e no 1°. de Outubro forão installados os trabalhos de explorações. Nossas instrucções recommendarão ao engenheiro em chefe que, feitos em toda a linha os reconhecimentos por elle julgados indispensaveis, concentrasse todos os seus esforços e estudos na 2ª. secção, de modo que os planos desta apresentados antes de findo o prazo, offerecessem não o cunho da perfeição impossivel em tão poucos mezes, mas ao menos um gráo de confiança sufficiente para autorizar-vos a installar immediatamente o serviço da construcção, convindo nisto, como deviamos esperar, o governo imperial.

Estas instrucções são oppostas á letra dos dous artigos, citados do nosso contracto; mas era o seu fim adiantar a empresa, e tivemos a satisfação de ser comprehendidos pelo governo imperial, que em aviso de 24 deste mez approvou a deliberação. Em verdade, se despendessemos mais 6 mezes em levantar planos de toda a linha, que terião todos os caracteres de provisorios, depois mais outros tantos em completar o traço definitivo, teriamos perdido um anno com grave detrimento dos interesses da companhia.

Temos agora de annunciar-vos, com o maior prazer, que as providencias expostas começão a produzir seus fructos, mediante a zelosa actividade do nosso engenheiro em chefe o Sr. Coronel Garnett e seus auxiliares. Forão examinadas todas as passagens de serra que se julgarão praticaveis e em duas a do Morro Azul, e a do Macaco que parecêrão offerecer vantagens evidentes sobre todas as outras, se procedeu a extensos trabalhos de exploração para poder compral-as, porque as razões de preferencia entre estas duas não se manifestavão á primeira vista. Feita a escolha e approvada pela directoria, rectificão-se os nivelamentos, marca-se a linha no terreno, e preparão-se os planos da 2ª. secção, que contamos apresentar ao governo imperial no decurso do mez de Fevereiro, ficando a directoria, apenas forem elles approvados, autorisada a contractar as obras, e a modificar parcialmente na execução os mesmos planos conforme aconselharem ulteriores estudos dentro do maximum marcado para os declives e curvas; o que tudo consta do aviso já citado.

Para vos dar uma idéa do traço adoptado para a 2ª. secção copiaremos textualmente o interessante e lucido relatorio que a este respeito nos apresentou o Sr. engenheiro em chefe; as razões da escolha ahi estão deduzidas com tanta clareza, que nada lhe devemos accrescentar.

Ao Sr. vice-presidente e directores da companhia da Estrada de Ferro de D. Pedro II

"Senhores. — Depois de despender tres mezes em exames e explorações laboriosas de varias passagens praticaveis da serra, formei a opinião decidida de que se deve dar a preferencia a uma direcção pelas cabeceiras do ribeirão do Macaco.

"As circumstancias principaes desta linha são: 1º., um declive maximum de 1:55 em uma distancia de cerca de 3 leguas, sendo vencida a restante altura por meio de rampas, que não excedem a 1:80; 2º., uma passagem subterranea ou tunnell no cume da serra, com 965 braças de comprimento.

"A vantagem mais importante e caracteristica desta linha, e que por si só justificaria a sua escolha, é que a altura em que a serra é atravessada fica mais baixa 400 pés inglezes do que a do Morro-Azul. Esta consideração é de extrema importancia, e todas as pessoas experientes a julgarão bastante para contrapezar grandes desvantagens.

"Para bem aprecia-la deve-se recordar que a serra é a grande barreira opposta a todas as communicações entre o valle da Parahyba e o porto do Rio de Janeiro. Se esta barreira pudesse ser eliminada, todos verião os importantes resultados que se seguirião; e assim podemos formar juizo approximado da importancia de reduzir a sua altura em quasi uma quarta parte.

"Demais, o unico meio de transpor a serra é desenvolver a linha pela encosta de uma montanha escabrosa até vencer a sua elevação. Semelhante linha será inevitavelmente muito despendiosa em sua primitiva construcção, e de conservação e raparos muito custosos em todo o tempo de sua duração. Se pouparmos 400 pés de altura, evitaremos mais de uma legua destas obras altamente despendiosas. (*)

"Estas observações são applicaveis, em uma linha, á distancia até o ponto mais alto do tunnell, e em outros até o Morro-Azul.

"Além do ponto indicado na linha do Macaco, o terreno é muito mais favoravel á continuação da estrada, do que além do Morro-Azul.

(*) Para vencer a altura vertical de 400 pés é necessario, em uma ladeira de 1,55 o desenvolvimento de 22,000 pés, ou 3,049 braças.

"Na sahida do tunnell, perto dos Mendes, a estrada póde bifurcar-se. Um ramal seguirá para S. Paulo descendo aguas abaixo do rio de Sacra Familia, que é muito mais favoravel á construcção de uma estrada de ferro dos Mendes para baixo, do que acima deste ponto; o outro ramal seguirá as immediações da estrada do Presidente até João Pedro.

"Outro plano póde se continuar o tronco até João Pedro, e ahi fazer a bifurcação. A comparação das duas linhas sera baseada no ultimo plano, como sufficiente para os fins actuaes. Em todo o caso, o declive maximum cessa no tunnell, e exames futuros poderáõ determinar qual daquelles planos é o melhor.

"Do Morro-Azul o ramal de Minas teria de continuar a subir tres quartos de legua com o declive maximu mpara alcançar o valle do ribeirão do Secretario; o ramal de S. Paulo desceria aguas abaixo do rio de Sacra Familia.

"Toda a distancia até os Mendes seria muito tortuosa e dispendiosa, e quasi o mesmo se póde dizer do outro ramal até Ubá.

"Na linha do Macaco, chegando o tronco principal a São Pedro, 1 1/4 leguas além dos Mendes, as obras difficeis e custosas estarão acabadas.

"Não coube no tempo fazer uma avaliação exacta do custo de cada estrada; mas parece-me fóra de toda a duvida que, 1º., as primeiras 5 leguas da linha do Macaco custaráõ mais do que as primeiras 5 da linha do Morro-Azul; 2º., considerando no seu todo cada linha com seus ramaes até um ponto commum em cada um delles, a linha do Macaco será a mais barata.

"Agora compararei as distancias, e para fazel-o com precisão tomarei o comprimento de cada tronco com seus ramaes até um ponto commum; seja em um dos ramaes a barra do Pirahy, e no outro o Ubá. Supporei que João Pedro é o ponto da bifurcação na linha do Macaco, e Morro-Azul na linha deste lado.

"De Belem a João Pedro	6 1/4 leguas	
"De João Pedro a Barra de Pirahy	1 3/4	
"De João Pedro a Ubá	6 1/2	14 1/2 leguas
"De Belém a Morro-Azul	5	
"De Morro-Azul a Ubá	6	
"De Morro-Azul a Barra do Pirahy	7 1/4	18 1/4
"Differença em favor da linha do Macaco		3 3/4

"Estas distancias forão medidas até o extremo do tronco principal em cada linha; nos ramaes as distancias forão tomadas das informações mais dignas de fé que se puderão obter. Se ha algum erro, não póde ser tanto que faça mudar o resultado precedente.

"Póde-se pois ver que a linha do Macaco é a todos os respeitos a melhor.

"Sabendo que se nutrem alguns receios a respeito de tunneis, farei sobre este objecto algumas reflexões.

"Em ambas as linhas deve haver alguns pequenos tunneis para reduzir a despeza e attenuar as curvaturas; e haveria um na linha do Morro-Azul, com 365 braças.

"No tunnell dos Mendes ha tres pontos muito favoraveis para abertudas, de modo que se póde installar o serviço em oito differentes partes ao mesmo tempo. Assim, julgo não haverá duvida que possa o tunnell ficar concluido no mesmo prazo de tempo em que se completarem as pesadas obras entre esse porto e Belém.

"O custo de um tunnell semelhante nos Estados-Unidos seria de 60 dollars por pé corrente, ou 420,000 dollars. Ha tantas cousas empregadas na construcção de um tunnell que custão quasi o mesmo em todos os paizes, como polvora, ferro, aço, e varias especies de machinas, que bem podemos aceitar como guia nesta materia a experiencia dos Estados-Unidos.

"Deve-se agora recordar que a linha que offerece esta difficuldade é contudo julgada a mais barata. Além do mais, ella possue as seguintes notaveis vantagens:

1°. Economia de distancia igual a 3 3|4 leguas.

2°. Reducção na altura total a vencer, de 400 pés na linha de S. Paulo, e provavelmente de 600 na de Minas.

3°. Declive maximum empregado só em 3 leguas, emquanto na outra linha se acharia o mesmo declive maximum em cerca de 4 3|4 leguas.

"Estas vantagens valem muito mais do que o custo total do tunnell.

"Examinarão-se outras direcções, porém, não forão nivelladas, porque erão tão evidentemente inferiores á linha do Macaco, que a perda do tempo necessario para exploral-as não se poderia justificar. Tenho a honra, etc. (Assignado). *Charles F. M. Garnett.*"

Conhecido o traço da 2ª. secção, a mais importante, não será fóra de proposito accrescentar algumas observações ácerca do todo da estrada; não observações technicas de engenharia, porque essas, aliás, animadoras, se estão sujeitando á decisão do theodolito, mas relativas á importancia do trafego que devemos esperar: acha-las-heis no seguinte extracto de um officio dirigido ao governo imperial pelo vice-presidente da directoria ao recolher-se de sua viagem de reconhecimento até os extremos da linha em companhia do coronel Garnett;

" ....

...... Deixando pois ao engenheiro em chefe os exames do terreno e as observações technicas que são especialmente de sua competencia, procurei occupar-me mais attentamente de estudar a questão da concurrencia que pudemos por ventura temer das estradas geraes atravessadas pela via ferrea, que são para o Norte as da Policia, Commercio, Petropolis, Mar de Hespanha, Sapucaia, e Porto Novo, dirigindo-se as duas primeiras a Iguassú e Brejo, a 3ª. e 4ª. a Petropolis, e as outras duas á Piedade, portos todos situados na bahia do Rio de Janeiro.

"Quanto ás estradas da Policia e do Commercio, ninguem duvida que a via ferrea as substituirá completamente, reduzindo á terça parte ou menos a importancia actual dos gastos de transporte, contados desde a margem do Parahyba.

"Estes gastos orção actualmente em mais de 100 réis por arroba e por legua, segundo cuidadosas investigações a que tenho procedido, e o café que da margem do Parahyba se dirige a Iguassu' e Brejo tem de percorrer de 10 a 13 leguas, supportando portanto uma despesa de 1$100 a 1$400 por arroba sem contar o frete por agua para a corte. Ora, a estrada de ferro chegando ás visinhanças de Vasouras com 15 leguas, a estrada do Commercio com 18 e ao Ubá com 20 ou 21, cobrará o frete maximum de 300 a 400 rs., realisando para a lavoura uma grande economia, sem fallar na segurança e rapidez da conducção .

"Da Parahyba do Sul a Petropolis, 12 leguas, o custo da conducção em tropas é de 1$000 a 1$100; de 1$400 a 1$500 do Mar de Hespanha ao mesmo ponto, distancia de 14 leguas; ao que se deve sommar o frete pago á companhia Mauá. Ora é claro que a estrada de ferro chegando á Parahyba do Sul com 24 leguas ou menos, e ao Mar de Hespanha com menos de 30 leguas, ainda que cobrasse os maximos fretes permittidos pelos nossos contractos, reduziria aquelles carretos quasi á terça parte.

"Verdade seja que vantajosa reducção obterá a lavoura desde já, realisanda a estrada de rodagem contractada com a companhia União e Industria; comtudo os nossos fretes não podem deixar de ser inferiores; a estrada ordinaria de rodagem será um util começo de melhoramento que a estrada de ferro terá de completar e desenvolver.

"A Sapucaia e o Porto Novo do Cunha distão da Piedade 16 leguas, que custão actualmente 1$600 e mais por arroba, afora o transporte por agua, demora e deterioração dos generos. Pela estrada de ferro, a distancia será proximamente de 31 ou 32 leguas á Sapucaia e de 36 ao Porto Novo; e nestas distancias o frete maximo de 20 réis por arroba pouco excede á terça parte daquelles preços.

"Demonstrado que o trafego destas estradas terá de passar-se integralmente para a estrada de ferro, cuido em colher dados positivos ácerca da importancia deste trafego em cada uma dellas para nelles basear os orçamentos e tarifas da companhia.

"Nossa digressão Parahyba abaixo terminou no dia 15, achando-nos nesse dia em Valença, donde partimos no dia 17, para a Cachoeira seguindo ora a margem direita, ora a esquerda do rio.

"Da altura de Vassouras para cima, nas 29 leguas de curso do Parahyba, entre a estrada da Policia e o Porto da Cachoeira em S. Paulo, existem 12 pontes, algumas publicas, o maior numero particulares, todas dando passagem a productos da lavoura; sendo notavel que os fazendeiros que edificárão essas pontes contárão quasi todos com uma renda de passagem que daria bom juro do capital empregado; e que a sua espectação em geral não foi illudida.

"O rio Parahyba nestas 29 leguas de curso conserva-se sempre em distancia entre 10 e 20 leguas dos portos do Rio de Janeiro e S. Paulo, aos quaes se dirige a exportação desses lugares; o carreto varia entre 1$200 e 2$, não incluindo o frete por agua, e menos os prejuizos que origina a navegação de cabotagem, incerta no tempo, sujeita a avarias, delongas e trocas.

"As distancias desta parte do Parahyba ao Rio de Janeiro pela estrada de ferro serão de 17 até 45 leguas, comprimento total da linha do Sul desde o Rio de Janeiro; o frete maximum a 20 réis por arroba 340 a 900 réis, maximum que as tarifas certamente não attingirão para as cargas que percorrerem toda a linha ou a sua maior parte.

"Deste modo está averiguado que a estrada de ferro tem de reduzir a 3ª, 4ª. parte, e a menos todos os fretes desde o Parahyba em toda a extensão de 52 leguas de curso, da Cachoeira em S. Paulo até o Porto Novo do Cunha. E abrangendo esta zona todas as communicações com o interior da populosa e fertil provincia de Minas, póde avaliar-se a grande extensão do trafego com que deve contar a estrada de ferro de D. Pedro II.

"Na Cachoeira, onde estive no dia 22, e nas fazendas proximas, colhi importantes informações relativas á navegação do rio d'ali para cima. Asseguráo todos que desde a Cachoeira até á villa da Parahybuna, distancia de 31 leguas pelas estradas, talvez 40 pelo rio, é este navegavel sem nenhum trabalho preparatorio, sendo até Jacarehy, cerca de 30 leguas, as aguas completamente mortas, e havendo nas 10 leguas seguintes alguma corrente, que todavia de nenhum modo póde vedar a navegação.

"A respeito do fundo é tambem informação unanime que ainda na mais rigorosa secca não existe um só lugar onde as aguas deixem de cobrir uma besta que tente vadiar o rio, o que assegura um fundo minimum de 7 a 8 palmos.

"A' margem, nas 40 leguas navegaveis existem as cidades e villas de Lorena, Guarantinguetá, Pindamonhangaba, Jacarehy e Parahybuna, e as freguezias da Cachoeira, Apparecida, Tremembé e S. José dos Campos; e a menos de uma legua a cidade de Taubaté, e outras freguezias e povoações menos importantes.

"Esta navegação fluvial, não aproveitada hoje pela simples razão de não ter sahida para um grande mercado, assumirá sua natural importancia logo que a estrada de ferro lhe sirva de prolongamento. Mas permitta-me V. Ex. representar-lhe que o interesse publico, tanto como o da companhia, reclamão

não seja aquella navegação confiada a uma direcção diversa da da estrada de ferro. A necessidade de harmonisar as horas de partida e de chegada na linha ferrea e na via fluida; a conveniencia de combinar e moderar os preços de transporte, e de evitar a complicação de duas diversas responsabilidades pelas cargas transportadas são razões ponderosas que aconselhão, no pensar da directoria, sujeitar as duas administrações a um mesmo pensamento. E baseada nessas razões tem ella a honra de chamar a attenção de V. Ex. para este importante objecto, requerendo ser ouvida, quando o governo imperial julgue opportuno autorizar a navegação a vapor no rio Parahyba.

"Aproveitei a occasião para apresentar o coronel Garnett a muitos fazendeiros vizinhos da linha que percorremos, e é com prazer e gratidão que consigno neste officio as efficazes promessas de coadjuvação, e a franqueza e hospitalidade com que sem excepção fomos recebidos.

"Deos guarde a V. Ex."

O complemento das informações contidas no documento que acabais de ouvir será uma estimação do trafego de nosa estrada baseadas nas estatisticas da producção; pelo que vos diremos do artigo—Café—podereis julgar dos outros generos de exportação e importação e do numero de viajantes.

Da totalidade da producção temos informações officiaes nos mappas organisados pelas repartições fiscaes; segundo elles, a exportação das tres provincias tem sido a seguinte:

	Rio	S. Paulo	Minas	Tot. Annual
Média de 1849—1851.......	7,738,763	1,263,028	768,324	9,770,115 a
1852.......	7,535,844	1,257,938	748,033	9,541,815 a
1853.......	6,535,113	1,030,642	648,698	8,214,453 a
1854.......	7,988,550	1,249,338	792,971	10,030,859 a
1855.......	9,369,107	1,552,426	930,009	11,851,542 a
1856.......	8,602,058	1,300,828	853,870	10,756,856 a
Total de 6 annos	47,769,435	7,654,300	4,741,905	60,165,640 a
Termos médios	7,961,572	1,275,717	790,317	10,027,606 a

Assim, não incluindo o consumo das cidades do Rio de Janeiro e Nictheroy e seus suburbios, a producção média das tres provincias é de 10 milhões de arrobas.

Ficou provado que a estrada de ferro, auxiliada pela navegação do Parahyba, da Cachoeira para cima, terá de monopolisar as communicações das vertentes do grande rio, e todas as que a elle se dirigem do interior. Observaremos agora que a totalidade do café do Rio de Janeiro e de S. Paulo é produzida no valle do Parahyba, e que a producção de Minas toda o atravessa em alguma das estradas mencionadas.

Ainda mais, áquem da Cordilheira, fraca é a quantidade do café, a do vasto municipio da côrte orça apenas por 1,100 arrobas (*) annualmente, não incluidas no mappa supra; e a Freguezia de Marapicu', talvez a unica de avultada producção áquem da serra, manda sómente ao mercado cerca de 100,000 arrobas, que virão pela estrada de ferro.

Na propria serra e terrenos proximos raros são os estabelecimentos ruraes consideraveis; seguindo porém as aguas que vertem para o Parahyba, a producção vai engrossando como as proprias torrentes.

(*) Este algarismo é o que consta do relatorio do Sr. vice-presidente do Rio de Janeiro á assembléa provincial no anno de 1856. A producção do municipio neutro é notoriamente maior; mas, qualquer que seja a causa da differença, é tambem certo que o computo desta producção é insignificante em relação ao total, e em nada póde alterar as conclusões do texto.

A conclusão destes factos é que teremos de transportar quasi todo o café das tres provincias, e bem poderiamos contar com a totalidade, admittindo que o augmento produzido pela facilidade e barateza do transporte, assim como a addição do consumo, que não figura nos mappas de exportação, compensará algumas deducções que ha para fazer-se.

São estas deducções unicamente: 1°., as de alguma porção além do extremo da linha do N. que mais lucre em ser exportada por S. Fidelis e Campos; 2°., o café que por muito proximo aos portos do reconcavo a elles continuará a dirigir-se; 3°., parte da producção de S. Paulo, maxime do lado do S.

As reflexões precedentes e o conhecimento da topographia do paiz provão que estas deducções são fracas, é muito duvidoso que se possão ellas orçar em 2,000,000 de arrobas; adoptemos porém este algarismo emquanto dados que actualmente se colligem não esclarecem melhor esta questão.

Deduzidos estes 2,000,000 da producção total, parece concluir-se com segurança que a estrada de ferro terá de conduzir a este mercado cerca de 8,000,000 de arrobas de café.

Resta sómente para concluir ajuizar da distancia média percorrida por esta immensa producção. Dos mesmos dados precedentes se collige que para a quasi totalidade a distancia minima será de 15 leguas, e sendo a maxima 45 do lado do S. e 36 do N., póde estimar-se o termo médio em 25 a 30 leguas, e portanto o frete médio em 500 rs. Ora, 8,000,000 de arrobas a 500 rs renderáõ Rs. 4,000:000$, ou quasi 11 °/° do capital da companhia.

Accrescentai a este algarismo o transporte de todos os outros artigos de producção como fumo, gado em pé, toucinho, e mais generos alimenticios, ajuntai o transporte de viajantes, e importação de productos manufacturados para consumo de milhão e meio ou mais de habitantes, e podereis formar uma idéa approximada do magnifico horizonte que se nos abre.

A nossa estrada de ferro está em condições de todo excepcionaes, nem um canal, nem outra estrada de ferro, nem boas estradas de carro existem na mesma direcção; e para se apreciar as condições do transporte actual bastará notar que com as chuvas de Dezembro interrompeu-se o transito tão completamente que por muitos dias não chegou aos portos de Iguassu' e Irejo uma só arroba de café; informação de negociantes desses lugares.

Os dados precedentes habilitão-nos a offerecer á vossa consideração uma estimação da economia total que a estrada de ferro tem de realizar no custo dos transportes do café, em beneficio da lavoura. De toda a producção que teremos de transportar, raras são as porções que pagão actualmente menos de 500 rs. por arroba até o Rio de Janeiro; e muito avulta a quantidade onerada com fretes de 1$600 e 1$800; informações colhidas nos proprios lugares, e já expostas neste relatorio, demonstrão a proposição. Daqui se segue que o frete médio do café até o mercado da côrte está muito acima de 1$000; adoptando porém este termo, e comparado com o frete médio pela estrada de ferro, verifica-se uma economia média de 500 rs. por arroba, e em 8,000,000 arrobas pelo menos 4.000:000$.

Taes são os resultados que devemos ter esperanças de realisar completamente, quando os nossos carris se approximarem aos extremos da linha, e em sua maxima parte apenas se abra ao trafego a primeira estação além da serra.

Contractos para a construcção. — Tem sido crença geral que Mr. Ed. Price, emprezario da 1ª. secção da estrada de ferro, naturalmente contractará a continuação, e esta crença se funda nos mais plausiveis motivos; 1°. o emprezario chegando ao paiz em meiado de 1855, antes de organizada a companhia, encontrou no governo imperial, na população e nos proprietarios dos terrenos a melhor vontade de coadjuva-lo, de modo que installou immediatamente os trabalhos sem dependencia das prévias e morosas formalidades da desapro-

priação; 2°., foi dispensado mediante uma concessão relativa ao declive maximum, da apresentação preliminar dos planos definitivos a que era obrigado pelo art. 10 do seu contracto, o que deixaria inactivos por alguns mezes os operarios que o acompanhárão; 3°., realiza notoriamente da 1ª. secção avantajados lucros, ainda augmentados pelos juros de valiosas anticipações de fundos; 4°., possue um serviço organizado, que habilitando-o melhor do que a qualquer outro a progredir na construcção, autoriza a esperança de uma proposta moderada.

Esta esperança, que não devemos considerar aniquilada, por ora se realisou; expôr-vos o que a tal respeito se tem passado é um dever de lealdade para comvosco, e um meio de justificar deliberações que em seguida teremos de relatar. Mostrava-se Mr. Price animado e desejoso de tomar a si a continuação da estrada até o começo do anno passado, talvez emqunto, baseando-se no art. 24 do seu contracto, pretendia ter direito e privilegio de fazer por si os estudos do terreno.

Outra porém foi a sua linguagem, depois que a directoria resolveu mandar traçar e orçar a linha á expensas nossas, decisão aconselhada pelas mais graves considerações e approvada pelo governo imperial, como já vos expuzemos no relatorio de 31 de Janeiro de 1856; desde então Mr. Ed. Price, constantemente nos declarou a sua intenção de nada emprehender além das obras da 1ª. secção.

Em 29 de Março do anno passado lhe foi perguntado officialmente com que condições aceitaria a commissão de montar e dirigir o trafego da linha por 2 annos na fórma do art. 20 do contracto; e a resposta de Mr. Ed. Price, recusando fazer qualquer proposta, assim se exprime em carta de 3 de Abril.

"Na conclusão das obras deste contracto, como não tenho outros interesses a que attender neste paiz, de certo o trabalho do trafego da linha não póde ser considerado de bastante importancia para merecer a attenção que eu sempre presto aos meus afazeres."

Palavras que mostrão a intenção de não entrar com a directoria em ajuste algum.

Por alguns mezes nada nos indicava que estivessem mudadas as disposições de Mr. Ed. Price. Comtudo, em 17 de Agosto o fallecido presidente do conselho marquez de Paraná communicou particularmente á directoria o seguinte:

Que tendo Mr. Ed. Price solicitado uma audiencia para tratar da continuação da estrada, tivera com S. Ex. diversas conferencias a este respeito, e que estava disposto a contractar.

Que se obrigava a levantar os planos de toda a linha.

Que prescindiria do juizo arbitral estatuido no seu contracto (Arbitros de Londres), convindo em nomear aqui os arbitros em caso de divergencias.

Que estava prompto a aceitar como juiz sem appellação da solidez das obras o engenheiro do governo ou o da companhia, preferindo o segundo.

Que tinha necessidade de uma prompta decisão, por estar muito adiantada a 1ª. secção.

Morto o estadista a que nos referimos, ignoramos se Mr. Ed. Price procurou entender-se com outro membro do ministerio; não iniciou porém abertura alguma com a directoria, a qual tendo por dever estudar por todas as suas faces a questão da execução da nossa estrada de ferro, dirigio ao Sr. Ed. Price em 16 de Setembro a seguinte carta:

"Illm. Sr. Ed. Price. — O Sr. marquez de Paraná, poucos dias antes de sua morte, communicou á directoria que V. S. o havia procurado para declarar que está habilitado com os estudos da serra necessarios á celebração de um contracto de construcção de Belém em diante, pedindo porém urgencia de uma decisão por estarem adiantadas as obras da 1ª. secção; accrescentou o nobre

marquez uma indicação dos artigos do contracto de Londres que V. S. com elle reconheceu não deverem por inconvenientes figurar no novo contracto, e remetteu á directoria a carta de V. S. datada de 30 de Agosto. Temos razões para saber que o distincto morto tencionava insinuar a V. S. fizesse a sua proposta á directoria, unica competente para deliberar sobre o objecto; e que não o fez por se ter aggravado a sua molestia. A directoria, informada das conferencias que teve V. S. com o fallecido marquez, e desejosa de apressar a construcção da estrada de ferro, declara a V. S. que deseja e estimará ouvir a sua proposta.

"Deus guarde, etc."

Esta carta não teve resposta escripta, e o mesmo succedeu a algumas outras contendo reclamações, as quaes todavia a directoria considera como protestos, que hão de talvez ser uteis em tempo opportuno.

Verbalmente Mr. Ed. Price limitou-se a declarar que *não fazia propostas para serem rejeitadas*; que com o fallecido marquez discutia confidencialmente, não tencionando offerecer proposição official, senão depois de obter certeza que seria aceita. Foi-lhe declarado que a directoria poderia ouvir as suas condições do mesmo modo, e com as mesmas clausulas e reservas com que S. S. começára a tratar o negocio com o fallecido marquez; offerta que não foi tomada em consideração por Mr. Ed. Price.

Dias depois declarou S. S. que na falta de estudos do terreno e orçamentos era impossivel uma empreitada razoavel, e offereceu-se a construir toda a linha por conta da companhia, procedendo em tudo e por tudo segundo as instrucções do coronel Garnett, e percebendo 15 % *pro labore* da sua administração.

A directoria entende que esta proposta não supportaria a mais leve discussão.

Em semelhantes circumstancias adoptou-se o expediente de convocar contractadores de obras por meio de annuncios impressos aqui, nos Estados-Unidos e na Europa, para serem aceitas a proposta ou propostas que offerecerem melhores vantagens a todos os respeitos. Tereis visto estes annuncios nas folhas da côrte; a fixação do dia 15 de Maio para a decisão das propostas dá tempo á directoria para obter a approvação do governo aos planos que serão apresentados em Fevereiro, e aos emprehendedores para virem examinar os mesmos planos e o paiz.

Dado que não se contracte com um só proponente toda a 2ª. secção, bem podem concorrer pessoas que tomem a si diversas fracções da estrada para preparação do leito, sendo possivel neste caso fazer directamente a acquisição dos carris e do material rodante.

A 2ª. secção, sendo de quasi de 6 1/4 leguas, ou 25 milhas inglezas, com muitas obras importantes, póde dar que fazer a numeroso pessoal, dirigido por um ou mais emprehendedores. A direcção technica, a natureza das construcções, a fórma dos pagamentos, e todas as mais circumstancias serão reguladas de modo que offereção as necessarias garantias quanto á solidez das obras, e quanto aos pagamentos.

Durava a discussão com Mr. Price a respeito do contracto para a continuação da estrada, quando chegou a esta côrte o Sr. coronel Garnett, engenheiro em chefe da companhia, e a sua apresentação a Mr. Ed. Price por officio do vice-presidente levantou um debate ou conflicto que, logo depois solvido, prestou a vantagem de esclarecer algumas questões de administração dos trabalhos.

A directoria, em falta do seu engenheiro em chefe, se louvára até ali tacitamente na direcção e observações do engenheiro do governo imperial; e daqui tirou argumento Mr. Ed. Price para recusar-se á fiscalisação do Sr. coronel Garnett, desconhecendo o seu caracter official. O governo imperial, cha-

mado em apoio da directoria, em nome dos nossos contractos declarou ao emprezario, em aviso de Outubro, que, á vista da letra e do espirito do contracto de Londres, é incontestavel o direito da companhia de mandar fiscalisar os trabalhos pelo seu engenheiro; e levantando-se ainda novas duvidas e objecções, tivemos a final a satisfação de ver solvida completamente a difficuldade com a nomeação que aprouve ao governo imperial fazer do nosso engenheiro em chefe para fiscalisar as obras, tambem por parte do mesmo governo, que assim conferio lisongeira prova de confiança, não só áquelle distincto engenheiro, como á administração da companhia.

Desejosa a directoria de evitar para o futuro a repetição de occurrencias semelhantes, procurou definir as posições dos diversos funccionarios que devem contribuir para a direcção e execução da estrada de ferro.

E' da maior evidencia que, celebrados contractos entre quaesquer emprehendedores e a companhia, sómente os engenheiros desta lhes devem dar instrucções technicas ácerca das construcções; devendo os do governo imperial dirigir as suas reflexões e objecções á directoria ou a seus engenheiros, e não immediatamente aos empreiteiros das obras. Uma linha de conducta diversa seria origem de desordens e conflictos, e nenhum emprezario prudente desejará sujeitar-se a instrucções de autoridades independentes.

Assim a directoria solicitou do governo imperial a expedição de suas ordens no sentido exposto, e tem a satisfação de annunciar-vos que a sua solicitação foi completamente satisfeita com a expedição do aviso da secretaria do imperio datado de 24 do corrente mez.

Segundo a doutrina sanccionada por este aviso, tendo os emprezarios de entender-se exclusivamente com os engenheiros da companhia, não se deve receiar a reproducção de conflictos semelhantes ao que occorreu, e foi felizmente resolvido.

Taes são as occurrencias de que julgamos dever informar-vos.

Rio, 31 de Janeiro de 1857.

C. B. OTTONI, Vice-Presidente.
J. J. TEIXEIRA JUNIOR, Secretario.
R. J. HADDOCK LOBO.
A. J. DE SIQUEIRA.
J. B. DA FONCECA.

BALANÇO DA COMPANHIA DA ESTRADA DE FERRO DE D. PEDRO II EM 31 DE DEZEMBRO DE 1856

ACTIVO

ACCIONISTAS. — Por 60,000 acções do valor de 200$....		12,000:000$000	
Por entradas realisadas		5,792:700$000	6,207:300$000
MAUÁ MAC-GREGOR E C.: Pelos fundos existentes neste banco			158:932$934
GOVERNO IMPERIAL: Pelos juros de 5 °/o deduzido o rendimento		120:251$420	
Pelo que de mais se lhe abonou, nos dous semestres passados, como rendimento liquido..		10:377$320	130:628$740
GOVERNO PROVINCIAL. — Pelos juros de 2 °/o			52:041$063
CAIXA: Pelo saldo existente			1:343$187
MOBILIA: Pelos diversos moveis no escriptorio........			1:217$000
PROPRIOS DA COMPANHIA: Pelos predios e terrenos no semestre passado		1,050:417$847	
Idem, neste semestre		132:429$865	
		1,182:847$712	
Deduzindo a importancia de uma chacara vendida		22:000$000	1,160:847$712
ACÇÕES DA COMPANHIA: Pelo custo das 75 acções que representão fundo de reserva			7:414$000
CUSTO DA ESTRADA: Pelas despezas até o semestre passado		2,874:299$094	
Idem, neste semestre; a saber:			
Pela 7ª, 8ª e 9ª prestação bimensal, e a 1ª metade da 10ª dita, mais a 1ª prestação de £ 34,700, da clausula 3ª do contracto, sendo ao todo £ 183474 100. pagas a E. Price..........	1,596:422$083		
Pela commissão de 1 2 °/o a Mauá Mac-Gregor e C. de Londres, sobre as quantias ali pagas a E. Price	4:554$285		
Por diversas indemnisações de terrenos e plantações	1:650$000	1,602:626$368	4,476:925$462
EXPLORAÇÕES E ESTUDOS: Pelas despezas até o semestre passado		5:705$580	
Idem, neste semestre; a saber:			
Pelas gratificações de engenheiro em chefe........	7:135$273		
Pelas folhas dos engenheiros e seus auxiliares.....	7:780$557		
Pelas despezas de engajamento e passagem do engenheiro chefe e seus ajudantes..	2:106$251		
Pelos diversos objectos comprados para o serviço de exploração, despezas de viagens, comedorias de engenheiros, etc., etc..	6:495$507	23:517$588	29:223$168
ADMINISTRAÇÃO CENTRAL: Pelas despezas até o semestre passado.......................		22:648$790	
Idem, neste semestre		23:221$560	45:870$350
C. F. M. GARNETT (engenheiro em chefe): Pelo saldo de sua conta			1:234$286
INSTRUMENTOS DE EXPLORAÇÃO: Pelos comprados para o serviço			2:116$420
CAVALGADURAS: Por 12 animaes comprados para o dito			1:970$000
		Rs.	12,277:063$322

PASSIVO

CAPITAL: Representado por 60,000 acções de 200$000..		12,000:000$000
PREMIO DE ACÇÕES..............................		2:507$000
DIVIDENDOS: Pelo que resta pagar do 1º dividendo.....	2:451$360	
Idem, do 2º dividendo	6:366$060	
Pelo 3º dividendo a pagar em Janeiro............	182:397$060	191:214$480
FUNDO DE RESERVA: Empregados em acções da Companhia.	7:414$000	
Por empregar..............................	4:653$985	12:067$985
GANHOS E PERDAS: Pelo saldo indivisivel............		126$360
MAUÁ MAC-GREGOR E C, de Londres: Pelo saldo a seu favor £ 2056 15 6		17:547$067
REMESSAS: Pela importancia de £ 6253.10.0 ao cambio de 28, remettidas para Londres para complemento da 1ª metade da 10ª prestação a E. Price		53:601$430
	Rs.	12,277:063$322

O fundo de reserva compõe-se das seguintes parcellas; a saber:

Do correspondente ao semestre passado..............	6:000$000
Dos juros vencidos no Banco Mauá................	52$535
Do 1º e 2º dividendo das 5 acções emittidas para emprego deste fundo................	15$450
Do fundo correspondente a este semestre...........	6:000$000
Rs.	12:067$985

S. E. O — Rio de Janeiro, 31 de Dezembro de 1856, — O guarda-livros, JOSÉ TORQUATO DE FARIA.

DEMONSTRAÇÃO DA CONTA DE GANHOS E PERDAS

DEBITO

DIVIDENDO: Pelo 3º correspondente a 55,854 acções a 3$210	179:291$340	
a 691 » a 2$562,84	1:770$923	
a 691 » a 1$549,17	1:070$482	
a 691 » a 382,65	264$315	182:397$060
FUNDO DE RESERVA. Pelo que corresponde a 1/10 °/o das acções emittidas		6:000$000
SALDO indivisivel que passa ao semestre seguinte		129$360
	Rs.	188:523$420

CREDITO

SALDO indivisivel no semestre passado.............		379$690
GOVERNO IMPERIAL: Pelos juros de 5 o/o, deduzido o rendimento		120:251$420
GOVERNO PROVINCIAL: Pelo juro de 2 o/o		52:041$063
JUROS. Pelos vencidos pelo fundo disponivel no Banco Mauá Mac-Gregor e C.	17:543$004	
Deduzindo os pagos a Mauá Mac-Gregor e C (de Londres)	4:05[illegible]$359	13:492$645
ALUGUEIS DE PREDIOS E TERRENOS: Pelo liquido dos alugueis cobrados...		2:3[illegible]8$602
	Rs	[illegible]

S. E. O — Rio de Janeiro 31 de Dezembro de 1856. — O guarda-livros, JOSÉ TORQUATO DE FARIA